Postfach 813
9490 Vaduz
T/F 232 54 53
vcl@powersurf.li

30. Juni 2011

Herr Bürgermeister
Ewald Ospelt
Rathaus
9490 Vaduz

Richtplan der räumlichen Entwicklung & Regionalbahn Liechtensteiner Oberland

Sehr geehrter Herr Bürgermeister

Gemäss meinem Gespräch mit Ihnen sowie mit Andreas Büchel und Erich Marxer am 14. Juni 2011 gibt der VCL-Vorstand die erwünschte Stellungnahme zum Richtplan ab. Objektiv gesehen wäre ein Neuanfang im Konsensverfahren die beste Lösung.

Nach einleitenden Bemerkungen fokussiert sich die Stellungnahme auf die Linienführung einer Regionalbahn Liechtensteiner Oberland, soweit sie für die Gemeinde Vaduz relevant ist.

Landesrichtplan (Stand Oktober 2007 und Stand März 2011)

Die Vernehmlassungsantwort des VCL (Brie0605_2006-09-26LRP.pdf) zum Landesrichtplan ist zu finden unter www.vcl.li/bilder/661.pdf. Die Aussagen sind auch heute noch gültig. Denn sie wurden im Landesrichtplan (Stand Oktober 2007) im Wesentlichen nicht berücksichtigt.

Die Stellungnahme zum Landesrichtplan, März 2011 (Brie1105_2011-06-18LRP.pdf ist zu finden unter www.vcl.li/bilder/665.pdf.

Im Landesrichtplan, Objektblatt Nr. V.3 Verkehr, Bahn, Planungsgrundsatz 3 ist zu lesen:
“Die verbesserte Erschliessung des Liechtensteiner Oberlandes durch eine neue Eisenbahnlinie ist zu prüfen. Der entsprechende Raumbedarf ist zu sichern.”
Diese Aufforderung an die Gemeinden ist schon in der alten Fassung des Landesrichtplans enthalten.
Die Bahn als Rückgrat eines effizienten Personenverkehrs ist bei einer längerfristig erwünschten Verdoppelung oder Verdreifachung der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze unabdingbar.

VCL und Eisenbahn

Der VCL initiierte den Liechtenstein-Takt der ÖBB auf der Strecke Feldkirch–Buchs; realisiert zum Fahrplanwechsel Mai 2000. Er setzte und setzt sich ein für den Ausbau der bestehenden Eisenbahn zum Rückgrat des regionalen öffentlichen Personenverkehrs (Mittelverteiler S-Bahn) mit dem Bus als Zubringer/Feinverteiler. Längerfristig sollen in den Hauptverkehrszeiten vier S-Bahn-Kurse pro Stunde zwischen Feldkirch und Schaan (ev. durchgebunden ins Oberland) via Südeinfahrt von Tosters mit Stadterschliessung zum Bahnhof Feldkirch fahren.

Der VCL präsentierte 2003 die Studie einer Tram-Bahn (Experte Paul Stopper) als ein mögliches Szenario. Diese wurde in den öffentlichen Veranstaltungen der Regierung im Jahr 2004 jeweils vorgestellt. Ein Tram als Feinverteiler auf den Hauptverkehrsachsen ist attraktiver und hat wesentlich grössere Kapazität als der Bus.

Seit zwei Jahren arbeitet der VCL an der Studie einer Regionalbahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers nach Trübbach und Sargans als weiteres Szenario. In einer öffentlichen VCL-Veranstaltung am 17. März 2011 wurden die Zwischenergebnisse (siehe: www.vcl.li >News) vorgestellt. Dies zusammen mit dem Planungsstand der S-Bahn FL.A.CH. Denn die Realisierung von FL.A.CH ist die Voraussetzung für eine Weiterführung der Bahn ins Oberland.

Hochschule Liechtenstein: Master Thesis von Melina Roos

In dieser Arbeit unter Professor Dietrich Schwarz (Abgabe 2009) werden auf den Seiten 44 – 47 vier Bahn-Linienführungen für den Fernverkehr vorgeschlagen mit nur einem Bahnhof im Oberland, nämlich in Vaduz. Die Linienführungen:

– Rheindamm mit Bahnhof beim Stadion;
– Binnenkanal mit Bahnhof im Haberfeld;
– Stadttunnel mit Bahnhof unter der Markplatzgarage;
– Bergtunnel mit Bahnhof in der Baulücke zwischen Engländerbau und Landesmuseum.

Im Mai 2010 diskutierten Vertreter des VCL mit Melina Roos ganz speziell die Linienführungen. In der Folge stellte Frau Roos dem VCL eine Kopie der Arbeit zur Verfügung und schrieb: “Anbei wie versprochen meine Masterthesisarbeit über die Bahnlinie in Liechtenstein. Die Streckenführung ist zwar nicht so realistisch wie die, die sie mir gezeigt haben.”

An der öffentlichen Veranstaltung “Vision Hauptbahnhof Vaduz” am 5. Oktober 2010 hat Professor Schwarz die Linienführung Binnenkanal mit Bahnhof im Haberfeld vorgestellt. In einem Treffen des VCL mit Professor Schwarz wurden die unterschiedlichen Ansichten diskutiert:

– Fernverkehr mit Halt nur in Vaduz ↔ Regionalbahn als Rückgrat des ÖV im Oberland;
– Neues Zentrum im Haberfeld ↔ Heutiges Zentrum stärken mit Bahnhof im Städtle.

Regionalbahn Liechtensteiner Oberland: Vorgehen des VCL

Schon im Zusammenhang mit der VCL-Studie “Tram-Bahn für Liechtenstein und die Region” (2003) wurden Varianten von Linienführungen einer Regionalbahn diskutiert.

Vertiefte Diskussionen mit Fachleuten über

– heutige Verkehrserreger und Potential der Verdichtung;
– zukünftige erwünschte Entwicklungen von Siedlungen und Arbeitsplätzen;
– die Bahn als Mittelverteiler und Rückgrat des ÖV mit Bus als Zubringer/Feinverteiler;
– die Berücksichtigung des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein;
– dies im Hinblick auf Verknappung und Verteuerung fossiler Energieträger;

haben zur vorliegenden Linienführung und den vorgeschlagenen Haltestellen geführt.

Nach Vorgesprächen (Berater: Paul Stopper) erteilte der VCL-Vorstand im Januar 2010 den Auftrag für eine geologische Vorstudie. Der renommierte Auftragnehmer war Dr. M. Kobel + Partner AG, Büro für Technische Geologie, Sargans. Im Juni 2010 erhielt der VCL: Vorstudie Regiobahn Liechtenstein, Geologischer Bericht.

Dieser Bericht und speziell die Linienführung wurde noch im Juni 2010 mit den relevanten Landesbehörden diskutiert. Im nächsten Schritt wurden Grundeigentümer und Gemeinden involviert. Alle interessierten Kreise haben die geologische Studie (Pläne und Bericht) als Dateien erhalten.

Der Vorschlag einer Regionalbahn Liechtensteiner Oberland als langfristiges Projekt der Weiterführung der Bahn nach der Realisierung der S-Bahn Feldkirch-Buchs sowie die Linienführung im Oberland wurde in allen Diskussionen sehr positiv aufgenommen.

Diese positive Aufnahme war die Bedingung für die Auftragserteilung an die international anerkannte Firma SMA und Partner AG, Zürich für die Erarbeitung eines Angebotskonzepts. Die endgültige Fassung des Berichts soll Ende August 2011 vorliegen.

Um alle Optionen der Regionalbahn offen zu halten, wird das Angebotskonzept erarbeitet für:

– Vollbahn mit Einbindung in Sargans oder in Schaan im 30-Minuten-Takt;
– Tram-Bahn mit 20-Minuten-Takt oder 15-Minuten-Takt; Einbindung in Sargans und Schaan;
– Etappierung beim Bau;
– Investitionskosten;
– Betriebskosten.

Für Unterschiede Vollbahn und Tram-Bahn siehe öffentliche Vorstellung der Zwischenergebnisse am 17. März 2011 unter www.vcl.li >News.

Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Bei der Vollbahn handelt es sich z.B. um Fahrzeuge FLIRT von Stadler. Merkmale:
Länge etwa 75 m, Breite 2.8 bis 3.0 m, Geschwindigkeit bis 160 km/h, Mindestradius 180 m.

Bei der Tram-Bahn handelt es sich z.B. um Fahrzeuge von Alstom oder Siemens. Merkmale:
Länge etwa 38 m, Breite 2.65 (wie LKW),
Geschwindigkeit auf Tram-Bahn-Strecke bis 80 km/h, Mindestradius 22 m
Geschwindigkeit auf Vollbahn-Strecken der SBB und ÖBB bis 100 km/h

Richtplan Vaduz widerspricht Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein postuliert eine grenzüberschreitende effiziente Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade “3V”. Dies bedeutet: Verkehr vermeiden; Auto-Verkehr auf öffentlichen und Fuss-/Radverkehr verlagern; Verkehr verträglich gestalten.

Im Synthesebericht vom 23. März 2011 Seite 96 heisst es: “Um die Siedlungsgebiete über die obigen Massnahmen hinaus vor Immissionen zu schützen, sind punktuelle Netzergänzungen zur Verlagerung grosser, gebündelter Verkehrsströme als Ultima Ratio in Betracht zu ziehen. Ein Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes innerhalb des Perimeters wird als nicht Ziel führend betrachtet und abgelehnt.”

Doch im Widerspruch zu Sinn und Geist des Agglomerationsprogramms beruht der neue Richtplan Vaduz im Wesentlichen auf Umfahrungsstrassen. Dies fördert eine weitere Zersiedlung statt eine Verdichtung nach innen, wie im Agglomerationsprogramm gefordert. Zudem ist es unrealistisch, ÖV-Korridore im Grünen weg von den Leuten zu führen.

Hohe Lebensqualität erfordert attraktive Naherholungsräume. Doch die im neuen Richtplan Vaduz als Korridore postulierten Umfahrungsstrassen zerstören viele wertvolle Naherholungsräume im engen Talraum von Vaduz.

Begründung der Linienführung und Haltestellen im Raum Vaduz

Plan mit Tunnelvariante des VCL und Kanal-Giessen-Kanal-Variante (vom VCL nicht empfohlen) siehe nächste Seite.

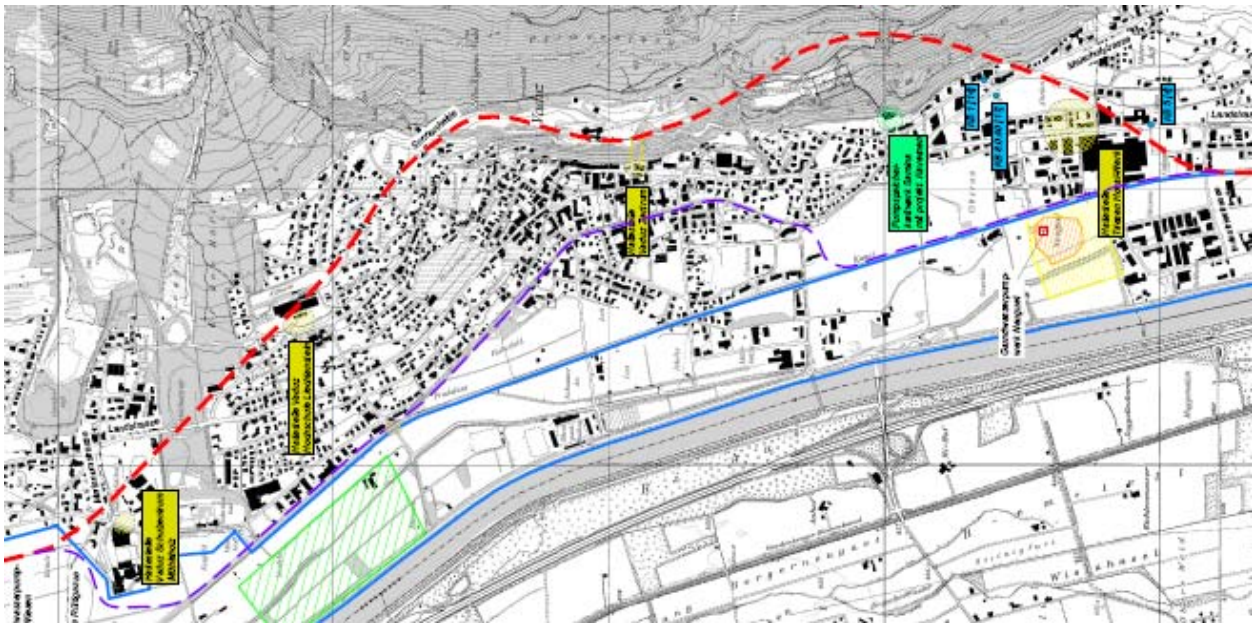
Eine Binnenkanalvariante, wie von der Hochschule postuliert, hat der VCL schon recht früh ausgeschieden. Dies aus folgenden Gründen:
- Jede Haltestelle der Regionalbahn bewirkt eine verdichtete Bauweise für Arbeiten und/oder Wohnen im attraktiven Gehbereich;
- Ein Bahnhof im Haberfeld bewirkt ein neues Zentrum im Naherholungsraum;
- Dadurch verliert das heutige Zentrum mit dem Städtle stark an Bedeutung;
- Ein Bahnhof im heutigen Zentrumsbereich bewirkt hingegen eine Verdichtung nach innen und eine Stärkung des heutigen Zentrums mit dem Städtle.

Die VCL-Studie Regionalbahn Liechtensteiner Oberland postuliert im Raum Vaduz:
- Haltestelle im Bereich des Schulzentrums Mühleholz; in attraktiver Gehdistanz zum Schwimmbad, zum Mühleholzmarkt und zu grossen, noch wenig genutzten privaten Flächen;
- Tunnelportal in diesem Bereich, möglichst in ein Gebäude integriert; Gespräche mit Grundbesitzern haben stattgefunden;
- Haltestelle unter dem Spoerry-Areal zur Erschliessung der Universität und der grossen Veranstaltungsräume der Gemeinde;
- Urbanes Gebäude in der Baulücke zwischen Engländerbau und Landesmuseum als Eingang zum Bahnhof im Berg; Gespräche mit dem Fürstenhaus haben stattgefunden;
- Tunnelportal im Bereich Altrütti, möglichst in ein Gebäude integriert;
- Haltestelle im Bereich Vaduz Süd / Triesen Nord, in attraktiver Gehdistanz zu vielen Arbeitsplätzen und mit grossem Verdichtungspotential.

Aus Kostengründen wurde als Alternative zur Bergvariante (Baukosten <500 Mio CHF für Vollbahn; etwa 2/3 Tunnel mit Brücken) des VCL eine Variante Kanal-Giessen-Kanal vorgeschlagen mit Haltestellen im Knoten Lochgasse-Kanal, im Bereich Marktplatzgarage-Schulhaus und im Bereich Hovalwerk. Auch eine Giessen-Variante bewirkt eine Verdichtung nach innen.

Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Die reinen Baukosten einer solchen Tram-Bahn Giessen-Variante sind sicherlich tiefer als die Baukosten eines Tunnels vom Mühleholz bis Altrütti (keine Brücken nötig) für Tram-Bahn. Doch die realen Baukosten mit Grundstück-Ablösungen sind vermutlich ebenso hoch wie bei einer Tunnelvariante. Zudem werden wichtige Naherholungsräume tangiert. Dem VCL scheint eine Giessen-Variante zudem politisch kaum realisierbar zu sein.



Rote Linienführung: vom VCL empfohlene Bergvariante mit Tunnel vom Mühleholz bis Altrütti und mit Haltestelle bei der Universität und mit Bahnhof im Zentrum zwischen Engländerbau und Landesmuseum.
Violette Linienführung: Die Alternative Kanal-Giessen-Kanal wird vom VCL nicht empfohlen, da sie kaum realisierbar scheint. Auch diese Variante bewirkt eine Verdichtung nach innen und eine Aufwertung des heutigen Zentrums.
Eine Kanal-Variante lehnt der VCL ab, da sie – im Gegensatz zu den beiden anderen Varianten – zu einem neuen Zentrum im Haberfeld führt und das heutige Zentrum absterben lässt.

Anregung des VCL-Vorstands

Der VCL-Vorstand bittet um Berücksichtigung einer Regionalbahn Liechtensteiner Oberland in der Variante mit Tunnel vom Mühleholz bis Altrütti im Richtplan der Gemeinde Vaduz.

Kritisch sind die Tunnelportale jeweils im Grenzbereich der Gemeinde. Deshalb erhalten die Gemeinden Schaan und Triesen eine Kopie dieser Stellungnahme.

Die kritischen Portal-Bereiche können durch eine Tram-Bahn viel problemloser befahren werden als von einer Vollbahn. Deshalb favorisiert der VCL eine Tram-Bahn als Regionalbahn.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Diese Stellungnahme wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht.
Kopie an: Vorsteher der Gemeinde Schaan und der Gemeinde Triesen

Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li